Рекомендуемая цена: 549 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 105

МОДЕЛЬ ВАЗ-2123: РАЗВИТИЕ ТЕМЫ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00105

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 105, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции:
105094, город Москва, улица Золотая, дом 11
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220,
Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5 900 экз.
Цена: 549 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 07.08.2020
Дата выхода в свет: 29.10.2020

Фотографии и иллюстрации:
6 © Andshel/Wikimedia Commons; 7 (вверху слева) © ITAR-TASS/ Nikolai Nikitin, (вверху справа) © Юлия Ухина/Фотобанк Лори, (внизу) © Chere/Фотобанк Лори; 8 (вверху) © Pesotsky/Wikimedia Commons, (в середине) © Игоревич/Wikimedia Commons; (внизу) © Савин Игорь Игоревич/Wikimedia Commons; 9 (вверху) © David Straight/Wikimedia Commons, (внизу) © AP; 10 (вверху) © Matt Morgan/Wikimedia Commons, (в середине) JOHN LLOYD/Wikimedia Commons, (внизу) © Matt Morgan/Wikimedia Commons; 11 (вверху слева) © Matt Morgan/Wikimedia Commons, (вверху справа) © Keystone Pictures USA/ZUMAPRESS.com, (внизу) © Sicnag/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Установка дверной ручки передней правой двери

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Модель ВАЗ-2123: развитие темы

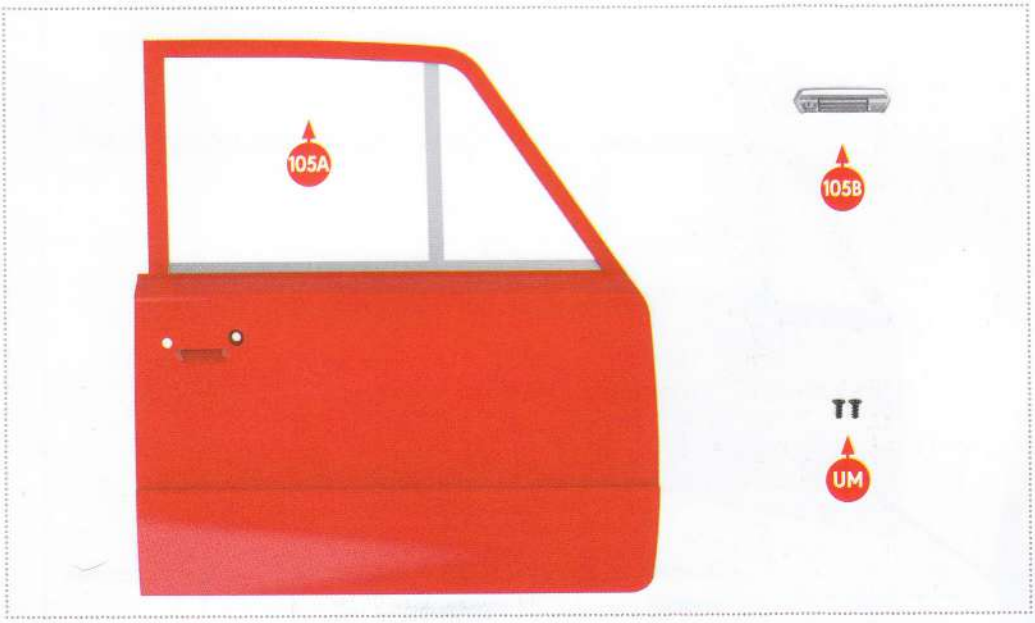
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Звезда экрана «Понтиак Файрберд»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

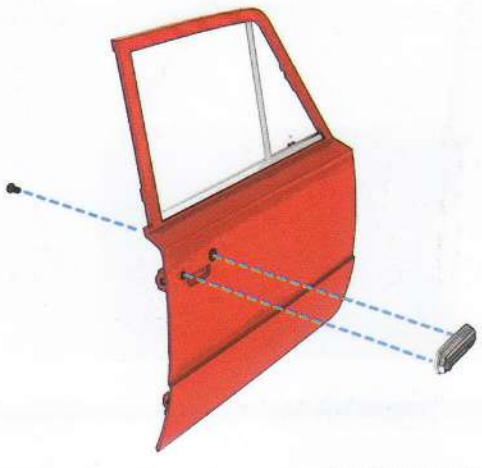
Установка дверной ручки передней правой двери

Используя детали, полученные с этим номером, установите дверную ручку на наружную панель передней правой двери вашей модели ВАЗ-2101.

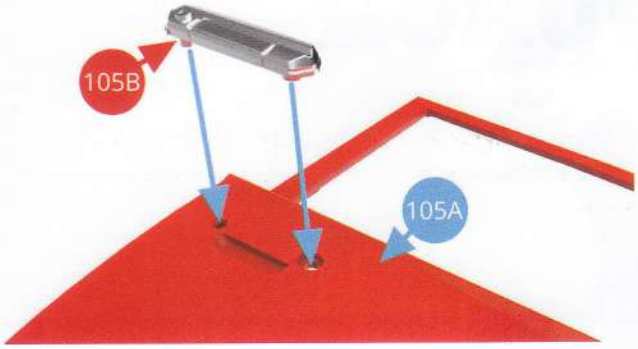


- 105A Наружная панель передней правой двери
- 105B Дверная ручка
- UM Винт М1,7 × 3,0 мм (2 шт.)

Схема сборки



1

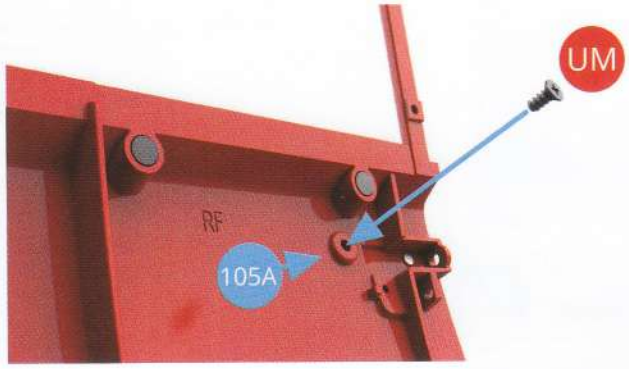


Вставьте дверную ручку 105B в гнезда на наружной панели передней правой двери 105A.

2

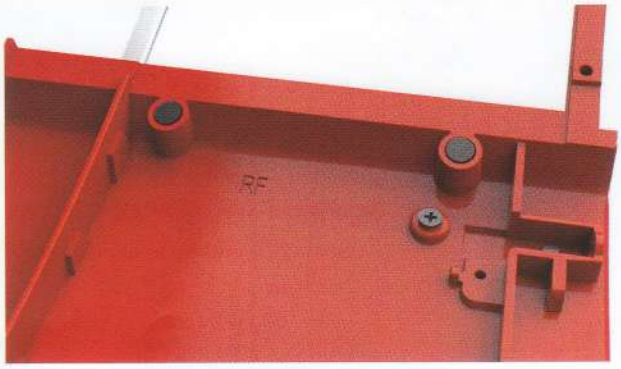
Так выглядит вставленная дверная ручка 105B на наружной панели передней правой двери 105A крупным планом.

3



Закрепите дверную ручку 105B на наружной панели передней правой двери 105A с внутренней стороны винтом UM.

4



Так выглядит внутренняя сторона наружной панели передней правой двери 105A с винтом UM, закрепившим дверную ручку 105B.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Модель ВАЗ-2123: развитие темы

В 1986 году, после широко освещавшегося визита М. С. Горбачева на АвтоВАЗ и создания НТЦ, на заводе была подготовлена «Программа разработки и создания новой и модернизируемой автомобильной техники ПО "АвтоВАЗ" на XII и XIII пятилетки».

Государственная программа включала в себя разработку новых семейств автомобилей с показателями мирового уровня, в том числе ВАЗ-2123/25 – семейство полноприводных автомобилей повышенной проходимости.

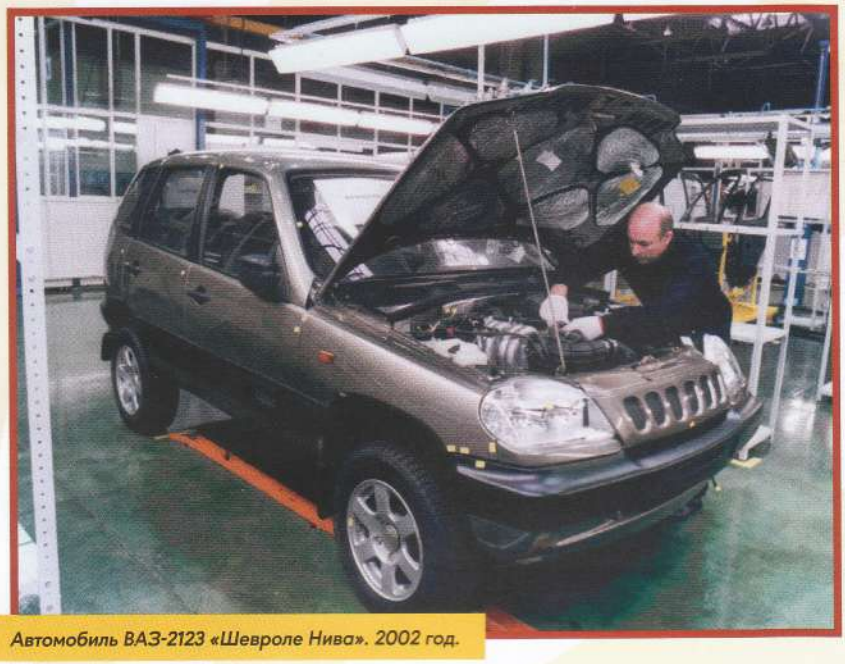
Без оглядки на министерство

Все бы ничего, да вот только акцент на XII пятилетку ставился на отработку конструкции и постановку на производство моделей ВАЗ-1111 «Ока» и базового автомобиля нового переднеприводного семейства ВАЗ-2110. С этой программой главного конструктора Г. Мирзоева заслушали на Научно-техническом совете Минавтопрома. Программа была одобрена. Но такое решение требовало корректировки существовавших планов, в связи с чем тема ВАЗ-2123 была исключена из плана министерства.

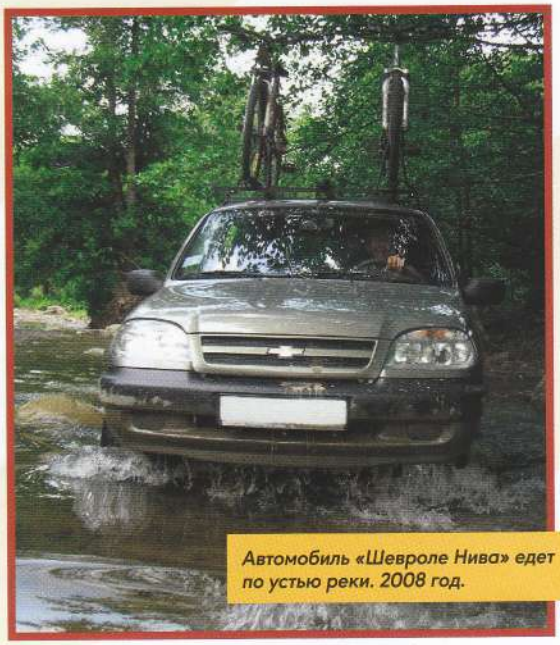
В итоге дальнейшие планы по этой теме на ВАЗе стали строить самостоятельно. Но формулировка «разработка новых семейств автомобилей с показателями мирового уровня» в определенной мере оказывала влияние и на ход дальнейших работ по теме, и на принятие многих технических решений.

В течение 1986 года компоновщики вели отработку взаиморасположения агрегатов продольной и поперечной схемы

Автомобили ВАЗ-2131 и «Шевроле Нива». Современная фотография.



Автомобиль ВАЗ-2123 «Шевроле Нива». 2002 год.



Автомобиль «Шевроле Нива» едет по устью реки. 2008 год.

размещения двигателя. В результате выяснилось, что автомобиль с поперечно расположенным двигателем получается слишком широким, с увеличенной на 100 мм колеей. Для проверки этих проработок планировалось разработать и изготовить три серии носителей на базе кузовов ВАЗ-2121. Однако в итоге пришлось ограничиться только одной серией. Одновременно велись прорисовки рабочего места водителя, взаиморасположения органов управления, определялись параметры посадки пассажиров. Все это нужно было проверить на посадочном макете. Изготовление универсального посадочного макета предполагалось завершить в июне 1987 года, но реально он был готов только в феврале 1988 года.

В конце 1986 – начале 1987 года еще продолжалась отработка различных вариантов компоновки двигателя и трансмиссии, а фактически решался вопрос, каким быть будущему автомобилю – полноценным внедорожником или паркетником. Ведущий конструктор Ю. Овчинников вспоминал, когда в этом вопросе была поставлена точка: «17 ноября 1987 года в Центре стиля состоялось заседание технического совета КЭК НТЦ, на который были представлены все компоновочные решения, плакаты по сравнению размеров салона "Нивы" и нового автомобиля, графики, характеризующие параметры проходимости ВАЗ-2123 в сравнении с аналогами.

Целое семейство

В 1988 году при разработке дизайна ВАЗ-2123 для дальнейшей проработки в качестве базового макета был принят проект А. Белякова. Беляков создал целое семейство, множество модификаций, и среди прочего были прорисованы трехдверные варианты базовой машины, пикапы, фургон и кабриолет.

Автомобиль «Шевроле Нива». 2016 год.

После длительного обсуждения было принято решение, которое в целом утверждало представленную концепцию автомобиля ВАЗ-2123.

Отдельным пунктом было записано: считать важнейшей задачей сохранение проходимости ВАЗ-2123 на уровне ВАЗ-2121».

Рождение облика

Итак, концепция автомобиля ВАЗ-2123 в общих чертах конкретизировалась в 1987 году. К этому времени дизайнерами В. Семушкиным и А. Беляковым были предложены несколько вариантов внешнего облика новой модели, мало увязанные с какой-либо конкретной компоновкой шасси. Схему компоновки дизайнеры получили только в конце 1987 года. В 1988 году стало больше ясности с «начинкой» автомобиля – шасси внедорожника стало постепенно «обрастать» вполне конкретными узлами и агрегатами. Это позволило дизайнерам более предметно заняться и внешним видом машины, и ее интерьером.

В соответствии с принятой концепцией полноприводного автомобиля с улучшенными потребительскими качествами при компоновке ВАЗ-2123 большое значение придавалось обеспечению вместительности, эргономичности и комфортабельности салона. Кроме того, при проектировании решалась задача устранения недостатков, отмечаемых потребителями на автомобиле «Нива», и обеспечения некоторого превосходства по характеристикам вместимости относительно аналогов того времени. Но тут крылась существенная проблема – прямых аналогов у «Нивы» в то время не было.

Ю. Овчинников рассказывал, что именно пытались предпринять в этом направлении: «Наиболее близкий по концепции автомобиль Suzuki Vitara, появившийся в 1988 году, как и его предшественник Suzuki Samurai, имел рамную конструкцию кузова. А значит, и несколько иные, чем у автомобиля 2123, размеры салона, определяющие вместимость и удобство входа-выхода.

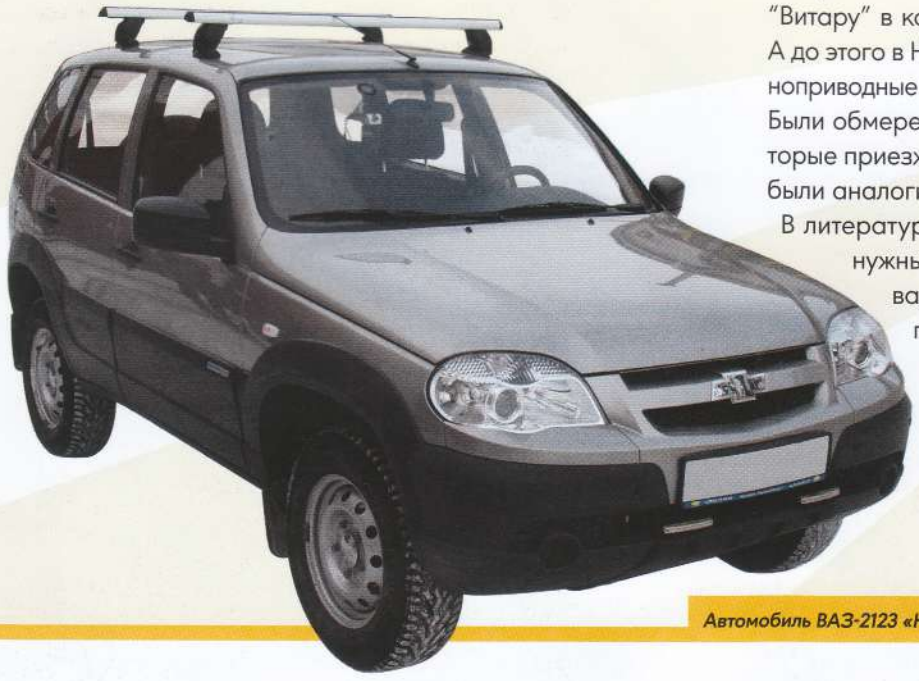
Их просто нельзя было сравнивать.

"Витару" в качестве аналога закупили в конце 1988 года. А до этого в НТЦ были закуплены и обмерены легковые полноприводные автомобили Honda Civic Shuttle и Nissan Prairie... Были обмерены также несколько автомобилей-джипов, которые приезжали в НТЦ с Ульяновского автозавода. Но это были аналоги УАЗа, большего класса.

В литературе и периодике почерпнуть информацию по нужным нам аналогам и нужным параметрам удавалось с большим трудом. По этим причинам на первых этапах компоновки приходилось отталкиваться от размеров 21213, сверяться с 2110 (которая в это время как раз доводилась по эргономике) и оглядываться на отдельные цифры параметров автомобилей, более или менее подходящих под аналоги».

Автомобиль «Шевроле Нива» в поле. Современная фотография.

Автомобиль ВАЗ-2123 «Нива», или «Шевроле Нива». Современная фотография.



Автомобиль ВАЗ-2123 «Нива», или «Шевроле Нива». Современная фотография.

Звезда экрана «Понтиак Файрберд»

«Звездные» роли в кино не только обеспечивают автомобилям-героям колоссальные ценники на аукционах, но и повышенный, а в случае успеха фильма – просто ажиотажный спрос. Так получилось и с «Понтиак Файрберд».

«Понтиак Файрберд» 1969 года выпуска.

«Понтиак Файрберд» (Pontiac Firebird) был классическим американским маслкаром (Musle Car) - то есть среднеразмерным автомобилем, предполагающим достижение максимальных скоростных характеристик и доступную цену.

«Файрберд» первого поколения

«Понтиак Файрберд», модель фирмы «Дженерал Моторс», появилась практически одновременно с другой легендой - «Шевроле Камаро» (Chevrolet Camaro). По сути, их даже можно было назвать родственниками, так как оба автомобиля имели общую базу Pony car. Подразделение «Понтиак» всегда мечтало о своем собственном спортивном купе,

Автомобиль «Понтиак Файрберд» 1977 года выпуска.

Автомобиль «Понтиак Файрберд Конвертэйбл» 1968 года выпуска.

но менеджеры «Дженерал Моторс» не хотели конкуренции между своими же брендами, поэтому дали конструкторам и дизайнерам свободу лишь в рамках платформы F-body. Первые автомобили сошли с конвейера в январе 1967 года на заводе городка Лордстаун, штат Огайо.

«Понтиак Файрберд» выпускался в двухдверных версиях хардтопа и кабриолета. То, что именно «Шевроле Камаро» стал исходником для новинки, было очевидно. Однако у нового «Понтиака» были и свои характерные черты. Дизайн первого поколения «Файрберд» походил на бутылку «кока-колы». В отличие от «Шевроле Камаро», у «Файрберд» бампера были интегрированы в дизайн передка, а «клюв» капота и задние «рубленые» фары были позаимствованы из дизайна «Понтиак GTO» (Pontiac GTO). Самым простым и легким отличием «Понтиак Файрберд» от «Шевроле Камаро» того времени, считались передние фары. У первого, их было в два раза больше, нежели у второго: четыре против двух.

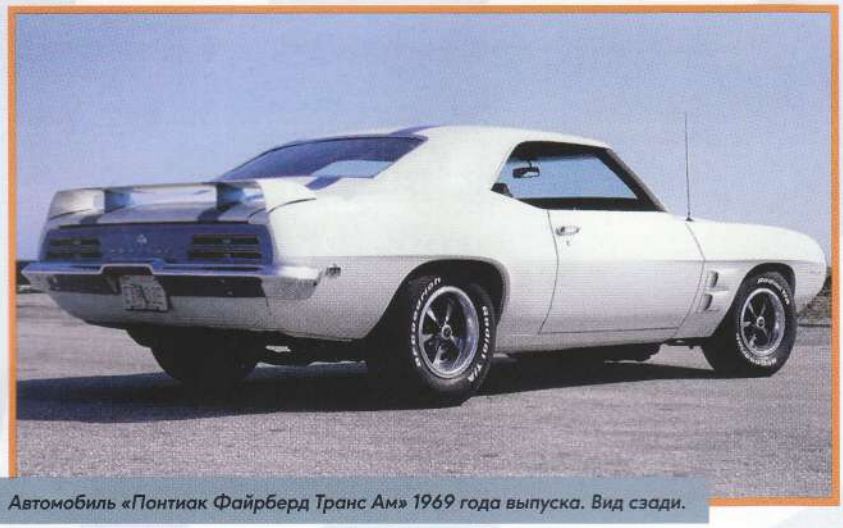
Базовая модель «Файрберд» поставлялась с рядной «шестеркой» с системой газораспределения OHC (Overhead camshaft). Такая система газораспределения является наиболее распространенной в автомобилестроении. Питание двигателя обеспечивалось с помощью однокамерного карбюратора. Следующая модель – «Спринт» (Sprint) – снабжалась четырехкамерным карбюратором и развивала мощность в 215 л. с. Но многие покупатели предпочитали двигатели V8 с объемом 5,3 л и двухкамерным карбюратором, выдающим 250 л. с., а также модель H. O. (High Output) с четырехкамерным карбюратором мощностью 285 л. с. Пользовался спросом и двигатель объемом 6,6 л, позаимствованный у модели GTO, мощностью 325 л. с. В 1968 году автомобилям с двигателем H. O. предлагалась опция «рам эйр» (Ram Air), включающая в себя функциональные воздухозаборники на капоте, систему впуска пониженного сопротивления, более жесткие пружины клапанов и измененный распредвал. Мощности эта опция не добавляла, но ее пик смещался на более высокие обороты. Благодаря использованию в этой модификации не самого мощного двигателя из линейки, стоимость «Файрберд H. O.» удалось сохранить на низком уровне.

Эмблема автомобиля «Понтиак Файрберд». Современная фотография.

Бандитский «Понтиак»

«Понтиак Файрберд» первого поколения был укомплектован лучше, чем его двойник «Шевроле Камаро», но, по мнению главного дизайнера «Дженерал Моторс» Билла Митчелла, ему не хватало узнаваемости и самобытности. Обрести ее автомобиль смог во втором поколении. Полный рестайлинг кузова предполагал отказ от формы бутылки «кока-колы» в пользу выпуклых боковин с мускулистыми крыльями. Классические пропорции «длинный капот – короткий багажник» были дополнены низкой крышей полуфастбэк с широкими задними стойками. Одинарные боковые окна создавали иллюзию, что машина является двухместной, но на самом деле она сохранила посадочную формулу 2+2; посадку облегчали длинные двери с утопленными ручками. Новый «Понтиак Файрберд» отличался более обтекаемым носом с пластиковым бампером «Эндура» (Endura) в цвет кузова, включавшим в себя разделенную на две части решетку радиатора и одинарные круглые фары в квадратных

Автомобиль «Понтиак Файрберд Транс Ам» 1969 года выпуска.

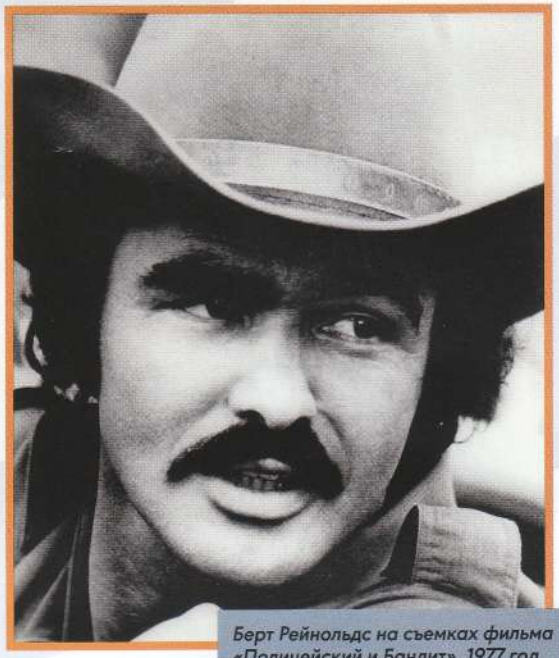


Автомобиль «Понтиак Файрберд Транс Ам» 1969 года выпуска. Вид сзади.

ячейках. Сзади он имел обычный хромированный бампер и треугольные фонари, повторявшие гладкую форму хвоста. В этом поколении «Файрберд» был доступен только с кузовом купе, потому что руководство компании поверило слухам о скором запрете кабриолетов федеральными нормами безопасности.

С 1977 года по 1981 год «Понтиак Файрберд» выпускался с четырьмя квадратными передними фарами, в то время как «Камаро» продолжали выпускать с двумя круглыми фарами, которые были поначалу типичны для обеих моделей второго поколения. Именно эта модель и стала кинозвездой!

Комедия «Полицейский и Бандит» 1977 года с неподражаемым Бертом Рейнольдсом в главной роли прославила маслкар «Понтиак Файрберд Транс Ам» (Pontiac Firebird Trans Am), которому, в отличие от многочисленных детройтских «силачей», удалось пережить топливный кризис, ужесточение экологических нормативов и хорошо запомниться зрителю. Герой Рейнольдса, Бо Бандит Дарвилл, проворачивал свои контрабандные делишки, параллельно устраивая зрелищные погони с полицией за рулем великолепного черного «Файрберд Транс Ам» с 6,6-литровой «восьмеркой» мощностью всего 200 л. с. Впрочем, для спортивного «американца» конца семидесятых это было неплохо. Погоня, драки, любовь в автомобиле (куда же без нее в Америке!), харизма Рейнольдса и черного кабриолета сделали свое дело. В общем-то, абсолютно бестолковый фильм прошел на ура и сделал рекламу автомобилю. Или автомобиль фильму...



Берт Рейнольдс на съемках фильма «Полицейский и Бандит». 1977 год.

Развитие модели

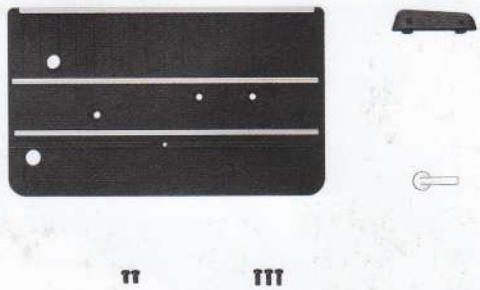
Модель «Понтиак Файрберд» совершенствовалась. На смену второму пришли третье и четвертое поколения автомобилей. Последнее выпускалось до 2002 года. По-своему оригинальные, отвечавшие требованиям автомобильной моды, они успешно продавались, но повторить сногсшибательный успех «бандитской» модели так и не смогли.

Автомобиль «Понтиак Файрберд» 1967 года выпуска. Современная фотография.

В НОМЕРЕ 106

- ОБИВКА ПЕРЕДНЕЙ ПРАВОЙ ДВЕРИ
- БМВ: ОТ АВИАЦИИ ДО АВТОМОБИЛЯ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ОБИВКА ПЕРЕДНЕЙ ПРАВОЙ ДВЕРИ
- ПОДЛОКОТНИК
- ВНУТРЕННЯЯ РУЧКА ДВЕРИ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!